

Úzkokolejka

Nedávno jsem byl navštívit mého dlouholetého kamaráda, který bydlí v obci Černovice u Tábora. A cestou jsem našel inspiraci pro naši rubriku Rychlá kola. Tentokrát nebude článek o konkrétním voze, ale rovnou o celé dopravní infrastruktuře.

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.



Když jsem projížděl oním krajem a blížil se do cíle cesty, všiml jsem si několika velmi malebných nádražiček a železničních přejezdů. Možná si teď říkáte, čím je to tak zajímavé, že se to dostalo do výběru naší rubriky? Nebudu vás moc dlouho napínat – jedná se totiž o úzkorozchodnou železnici. Na první pohled to tedy vypadá, jakoby přes přejezdy a nádražička musela jezdit nějaká



malá mašinka s malými vagónky, kam se vejdou maximálně děti nebo plyšáci. Jenomže to tak není. Sice už přes rok a půl bohužel na trati vlaky nejezdí, ale snad se blýská na lepší časy a třeba si v létě užijete netradiční svezení. A věřím, že to bude zážitek!

Úzkokolejné tratě (rozchod 500-1000 mm) vznikaly (vznikají) tam, kde by byla stavba klasického rozchodu (1 435 mm) drahá nebo komplikovaná a nebo prostě nemožná. Čím více o tomto tématu přemýšlím, tím více míst, kde jsem se s úzkorozchodkou potkal, mne napadá – tramvajová trať Liberec/Jablonec nad Nisou (dnes již po rekonstrukci klasický rozchod); Tatranská elektrická železnice (rozchod 1000 mm); důlní tratě např. v Solvayových lomech, na Malé Americe a nebo z vyprávění jednoho salesiána (který kdysi jezdil jako mašinfira v dolech a vyprá-

věl nám různé historky z tohoto prostředí). A dokonce jsem narazil na místa, která dobře znám a vůbec jsem netušil, že tam kdysi úzkorozchodka vedla, protože tam už po ní moc stop nezbylo... Prostě a jednoduše – tyto tratě byly dříve mnohem častější. Dnes je tedy (alespoň u nás) rarita, když se po některé z nich můžete svést.

Trať z Jindřichova Hradce do Obrataně, která se mi stala inspirací pro dnešní článek, má rozchod 760 mm. Je neuvěřitelné, že na tak úzkém rozchodu fungují poměrně velké vlaky. Slyšel jsem dokonce historku (verze „jedna paní povídala“), že kdysi, když se ještě využívala trať pro nákladní dopravu, vykládali chlapi z nákladního vagonu materiál, a jak ho vyndávali jen z jedné strany, tak se celý vůz v jednu chvíli převážil. Mimochodem velmi zajímavý technický prvek úzkorozchodky je, když se vagon klasického rozchodu (1 435 mm) na tzv. podvalové jámě „nasadí“ na podvozky – podvaly s rozchodem 760 mm. Vypadá to pak, že velký vagon jede na malých vagonkách...

Provoz na trati byl zahájen v roce 1906 a v tuto chvíli ukončen na podzim roku 2022. Pokud se vše podaří, snad bude brzy opět obnoven. A já se na to moc těším, mohl bych pak vyrazit na návštěvu ke kama-

rádovi a tentokrát dojet až k němu vlakem. A pokud to někoho zajímá, doporučuji si najít na internetu záznam z jízdy vlaku po této speciální trati. Velmi zajímavé je to ve chvíli, kdy se úzkorozchodná trať napojuje na klasický rozchod u Jindřichova Hradce, a chvíli tak vedou 3 koleje vedle sebe.

Hašišbedna, Nautilus nebo Ponorka? A nebo specifičtější motorový vůz M 27.0 nebo 805.9? Všechna označení směřují k jednomu – a to k designově velmi netradičním vozům, které jste na úzkokolejce mohli (a snad ještě budete moci) potkat. Jejich historie je velmi zajímavá, protože byly vyrobeny mezi lety 1984 a 1986 vagonkou v Bukurešti v Rumunsku, následně sloužily vlaky v Polsku, až byly nakonec odkoupeny a opraveny pro provoz na naší trati. Rekonstrukce vtiskla vlakům mimořádně zají-



mavý vzhled – však posuďte sami. A malá technická zajímavost – vozy nesplňují přísné pevnostní kritérium pro osobní vlaky, proto jsou schváleny jako tramvaj.



TECHNICKÉ ÚDAJE MOTOROVÉHO VOZU M 27.0

Motor: Tedom. **Výkon:** 242 kW. **Maximální rychlost:** 60 km/h.

Služební hmotnost: 24,5 t. **Délka přes nárazníky:** 15,92 m. **Míst k sezení:** 52.

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 22 00 03 25 24 / 2010. Náklady na jedno číslo odpovídají 55 Kč. Za všechny dary srdečně děkujeme.



QR Platba

Foto: Jan Pišala - Jindřichohradecké místní dráhy (3); Ben Skala, Benfoto - wikipedia.org; Анастасия Еремич - Adobe stock